

TEXTE EMMANUEL VAN DETH

CROISIÈRE CÔTIÈRE ET HAUTURIÈRE

Sun Odyssey 349 Un 10 m à toute épreuve

Simple et puissant, « à mettre entre toutes les mains » Jeanneau définit ainsi le successeur de son 33i. Une promesse que nous avons tenue à vérifier avec la complicité du Mistral...



SUN ODYSSEY 349

Longueur = 9,97 m
Largeur = 3,44 m
Déplacement = 5,35 t
Tirant d'eau = 1,49 ou 1,98 m
Surface de voile au près = 55,3 ou 58,7 m²
Prix = 92 880 €

Ci-contre, le Sun Odyssey joue du glamour par un temps à mettre les demoiselles au balcon. Ci-dessus, lors de notre essai par 25 nœuds en rade d'Hyères : un « torture test » destiné à révéler les authentiques qualités marines d'une carène signée Marc Lombard.

Emmanuel Van Deth

Billy Black/Jeanneau


JLE

EMMANUEL VAN DETH

- Essayeur de bateaux depuis dix ans.
- Rédacteur des « *Guides des voiliers d'occasion* ».
- A testé plus de 400 modèles de voiliers.

C'est quoi ce fada? Tout dessus, grand-voile haute et génois déroulé, par 25 nœuds forcissant ponctués de claques à 30, le croiseur blanc de 10 m flirte avec ses limites apparentes. Et plus le Mistral prend des tours, plus son skipper, le fada en question, paraît chercher le KO à coup de lofs aussi volontaires qu'intempestifs. Mais à quoi joue ce drôle de plaisancier? Au figariste énervé? La question viendrait forcément à l'esprit du spectateur, s'il y en avait. Mais il n'y en a pas. Nous sommes un lundi et les conditions sont franchement dissuasives. Et dire que l'idée de départ était celle d'une sortie destinée à mettre en lumière un art de vivre la mer serein et lumineux, matérialisé par la nouveauté Jeanneau, le Sun Odyssey 349, dans l'écrin des Îles d'Hyères! Le vent en a décidé autrement.

EN VÉRITÉ, CE N'ÉTAIT PAS UNE TOTALE SURPRISE. La météo annonçait une bonne « cartouche » de Nord-Ouest fraîchissant. Le plan d'eau écumant devant le port Saint-Pierre confirmait d'emblée qu'il ne s'agissait pas d'une galéjade. Y aller ou pas? Sur le quai, Hervé a déjà tranché. La croisière hédoniste avec farniente va laisser place à un « torture test ». Rien de sadique. Hervé Piveteau n'est pas un plaisancier ordinaire. Il est responsable du développement « produit » chez Jeanneau. L'opportunité s'offre à lui d'une démonstration de ce que son « bébé » a dans le coffre en termes de qualités nautiques. Il ne va pas la laisser passer. L'épreuve sera d'autant plus réaliste que nous sommes les premiers à poser nos semelles sur les tecks du Jeanneau flambant neuf qui nous attend cul à quai. L'exemplaire fraîchement livré se trouve configuré pour la location chez Hexavoile. Voiles Dacron, bimini, capote, hélice fixe, armement complet, sans oublier le hors-bord accroché au balcon arrière pour parfaire le tableau. Avec ça, on ne dira pas qu'on a triché.
Quelles différences avec le 33i, le prédécesseur du 349? C'est évident, la largeur du cockpit saute aux yeux – inusitée pour une unité de seulement 35 pieds. Dans les grandes lignes, le 349 se conforme à la tendance « lourde » très actuelle des croiseurs de 33 à 50 pieds: bouchains évolutifs/deux postes de barre/plate-forme arrière basculante... Et c'est tant mieux! C'est tellement plus simple de grimper à bord sur ce grand rectangle recouvert de teck et de glisser entre les deux barres pour atteindre le cockpit. Cela dit, en regardant de plus près, l'embonpoint au maître-bau reste décent. Chiffres en main, si le 349 gagne 10 cm comparé à son prédécesseur, il demeure en deçà des 3,50 m fatidiques: le gabarit maximum souvent admis dans de nombreux ports – particulièrement en Allemagne – pour une coque de 10 m. C'est à cette aune que le bouchain évolutif – au-delà de l'effet de mode – s'avère bien utile autant en ce qui concerne la puissance de carène que le confort intérieur!

LE VENT SIFFLE LE MOMENT de larguer vite fait la pendille et les deux amarres arrière. Hervé Piveteau brûle, c'est manifeste, de passer à l'action. À peine sorti du port, il hisse sans ciller la grand-voile haute. Dans la foulée, le génois à faible recouvrement est déroulé – entièrement lui aussi. Avec 25 nœuds, ça part évidemment très fort à 8 nœuds de moyenne, avec des pointes à près de 9 au grand largue! Le bateau est sciemment surtoilé, les voiles standards dégueulent leurs limites. À dessein, Hervé passe le timon à nos deux plaisancières témoins embarquées, qui n'ont pour autant aucune peine à garder le contrôle du bateau. Les seules embardées sont destinées à éviter le gros semi-rigide bourdonnant qui fait office de bateau photo. Le 349 gîte mais ne part pas au lof. Son secret? Ses deux safrans, bien sûr! Profonds et bien excentrés, ils garantissent une remarquable « tenue de route ». Pour en avoir le cœur toujours plus net, Hervé reprend la barre au vent et tente de prendre la carène en défaut en lançant un brusque lof au moment où le gréement est déjà surchargé: ça gîte encore plus fort, liston dans l'eau. Volontairement malmené, le 349 décrochera tout juste deux fois, sans conséquence.

PRÉCISONS QUE NOTRE MODÈLE EST DOTÉ DU LEST profond. Les 49 cm de tirant d'eau qui le séparent de version à quille courte apportent un très net bonus en termes de raideur à la toile et de profil hydrodynamique. Précisons que Jeanneau propose aussi une version à quille pivotante comme il en existait – déjà – avec le Fun lancé en 1981... Sur le 349, elle sera actionnée par un vérin hydraulique attelé à un moteur électrique. Elle permettra un échouage à plat, mais pas en appui pour cause de safrans trop courts. Une paire de béquilles sera donc de mise. Malgré son profil encore plus travaillé, l'appendice mobile devrait autoriser des performances équivalentes au long lest, à l'instar du Fun d'autrefois.
Un croiseur saint, simple et sûr, à mettre entre toutes les mains y compris quand le temps se brouille: tel était l'un des objectifs du bureau d'études Jeanneau. Dès ces premiers bords, qui ▶

Suite page 56

VERDICT

LES + DU SO 349

+ Excellent contrôle grâce aux deux safrans
+ Silhouette élégante
+ Facilité d'utilisation

LES - DU SO 349

- Passavants étroits, surtout au niveau des bas-haubans
- La chaîne bourre dans la baille à mouillage.

“Au près, par 25 nœuds établis, sous deux ris, génois partiellement roulé, la carène fait honneur à son architecte.”

“Bouchain et bi-safrans assurent une tenue de route impeccable.”

“Après l'effort, le réconfort d'une plate-forme arrière accueillante.”

LE MOT DU CONCEPTEUR

SIX QUESTIONS À HERVÉ PIVETEAU, RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT PRODUIT SUN ODYSSEY ET SUN FAST


Emmanuel Van Deth

Quelles sont les grandes lignes du SO 349 en matière de recherche et développement?
Nous souhaitions un bateau qui puisse entrer dans une place de port de dix mètres, avec une largeur modérée, mais offrant un volume et un comportement marin dignes d'un bateau plus grand. Les évolutions architecturales, telles que le long bouchain évolutif et la tonture positive, nous ont permis d'atteindre cet objectif ambitieux. Le Sun Odyssey 349 offre une vraie version 3 cabines, qui n'était jusqu'alors proposée qu'à partir du 379, et est homologué en catégorie A (navigation hauturière) quelle que soit la version de quille choisie.

Le 349 est-il très différent du 33i?
En termes de génération, le Sun Odyssey 349 marque une vraie évolution: bi-safran de série, possibilité de grand-voile à corne, de delphinière, carène plus puissante, etc. Cependant, sur le plan de la construction, des choix de matériaux, de décors et des grandes orientations, les deux bateaux sont bien dans la même filiation.

Quelles sont ses caractéristiques spécifiques?
Architecturalement, j'insiste, les grandes lignes du Sun Odyssey 349 sont les doubles safrans, le bouchain marqué, la tonture positive et la possibilité d'une quille relevable. Si l'on regarde du côté intérieur, le bateau est très volumineux, le design marie l'aspect classique du bois avec le côté plus contemporain des tissus clairs et des plans de travail façon ardoise. Enfin, concernant la vie à bord, nous avons mis l'accent sur le confort, la sécurité en mer, les performances et la facilité d'utilisation.

Quel est le programme du bateau?
Le Sun Odyssey 349 est très polyvalent, il offre une large autonomie. Il peut donc prétendre aussi bien aux longues navigations au large qu'à la croisière côtière en famille. Différentes configurations possibles de gréement, satisferont le novice comme l'apprenti régatier. Enfin, avec ses trois choix de quille, le bateau s'adapte à tous les plans d'eau, et peut même aller se poser sur une plage!

Sa cible? Plutôt propriétaires ou loueurs?
Les deux! Avec ses deux versions d'aménagements, le 349 séduit vraiment nos deux clientèles: les loueurs peuvent disposer d'un vrai trois cabines de dix mètres, et dans sa version deux cabines, les propriétaires bénéficient de grands volumes de rangement et d'une salle d'eau avec douche séparée, digne d'un 40 pieds!

Le 349 est désormais le plus petit modèle construit par Jeanneau; peut-on espérer voir se développer une nouvelle gamme de voiliers de moins de 30 pieds?
Nous sommes un chantier généraliste et notre souhait est bien sûr de travailler sur la plus large gamme possible. Aujourd'hui, l'équation financière est très complexe sur les bateaux de moins de 30 pieds. Mais Jeanneau garde l'ambition de rester actif sur les « petits » bateaux.

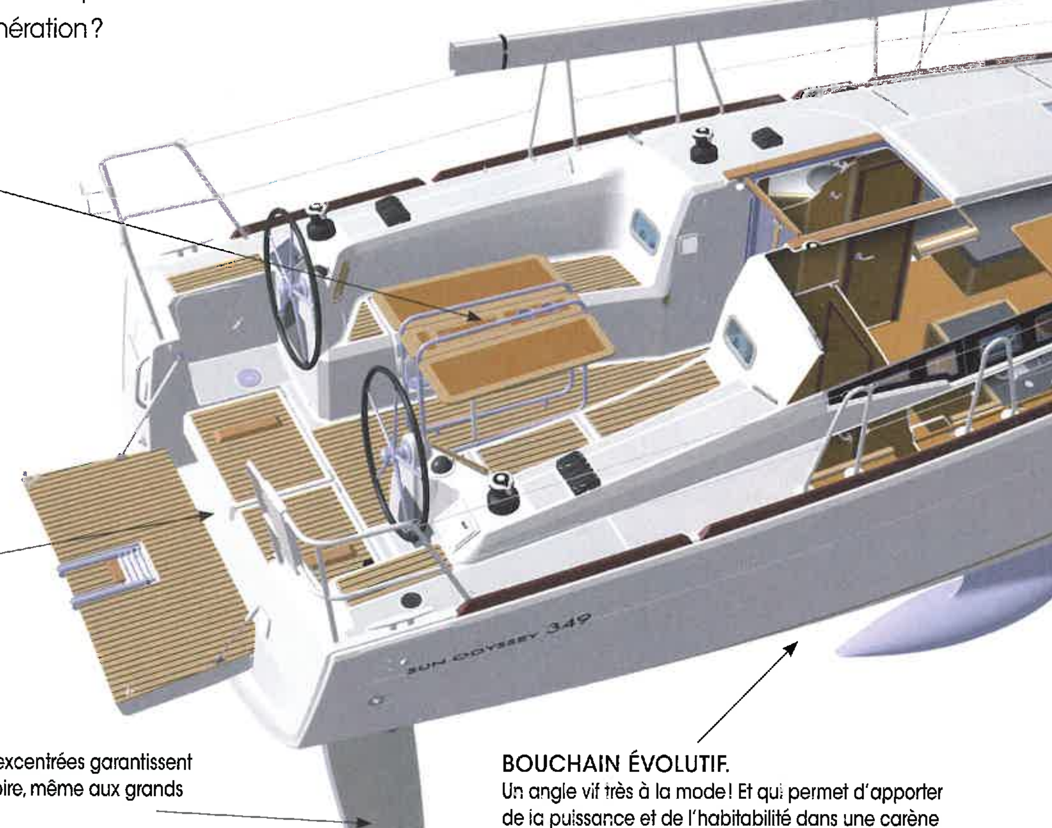
GUIDE **LE SO 349 À LA LOUPE**

Le Sun Odyssey 349 propose de nombreuses innovations. S'adapteraient-elles et à quel prix à un voilier d'ancienne génération ?

GRÉEMENT.
Il adopte des barres de flèches très poussantes car il est démuni de pataras. FAISABILITÉ : 15 %. En plus d'un nouveau profil, il est indispensable de disposer de nouveaux points d'ancrages des cadènes. ***Prix : environ 15000 euros.***

TABLE DE COCKPIT.
Avec ses deux abattants, elle offre une surface suffisante pour s'installer à six sans pénaliser la circulation.
FAISABILITÉ : 80 %. Seuls les cockpits étroits sont inadaptés. Prévoir des renforts costauds pour les pieds.
Prix : environ 2000 euros.

PLATE-FORME ARRIÈRE.
1,70 m par 0,7 ! Qui dit mieux pour un 35 pieds ? Cette formule, en plus d'être parfaitement adaptée aux contraintes du mouillage, libère de la surface pour le cockpit et/ou les emménagements.
FAISABILITÉ : 35 %. Votre voilier devra disposer d'un tableau arrière relativement large, non aménagé (ou pas trop) et à peu près vertical.
Prix : 2000 à 4000 euros.



BI-SAFRANS.
Les deux pelles profondes et bien excentrées garantissent un excellent contrôle de la trajectoire, même aux grands angles de gîte.
FAISABILITÉ : 25 %. En gros, si votre voilier est équipé d'un unique safran extérieur, c'est envisageable. Sinon, ça ne vaut pas le coup. ***Prix : 2000 à 4000 euros.***

BOUCHAIN ÉVOLUTIF.
Un angle vif très à la mode ! Et qui permet d'apporter de la puissance et de l'habitabilité dans une carène qui reste joliment svelte.
FAISABILITÉ : 2 %. À moins de raboter les bordés, on ne voit pas… mais après tout, le Muscadet, il a un bouchain évolutif, non ?

10 m et 3 cabines, qui dit mieux ?

Pas de révolution quand on compare au 33i si ce n'est l'option trois cabines, une exclusivité pour cette taille de bateau. Pour le reste, la trame des emménagements est identique dans une harmonie sobre et chic.

1,88 m

C'est la hauteur relevée au pied de la descente. On gagne même deux centimètres à l'entrée de la cabine avant. L'accent a été mis sur les ouvertures – bravo pour les deux grands hublots de coque et les deux portes de la cabine – et les essences de bois claires tandis que les planchers abandonnent les joints noirs pour un matériau façon «parquet chêne».

1

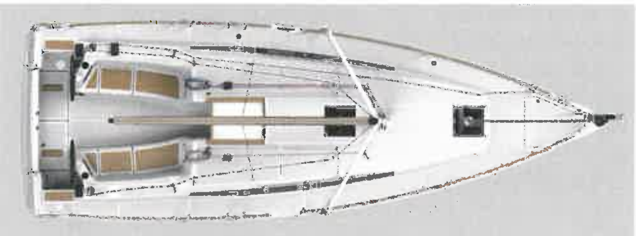
C'est le nombre d'évier dans la cuisine. Pour la vaisselle, malgré la pompe à eau de mer, le seau à l'extérieur restera d'actualité.


Klaus Andrews/Jeanneau

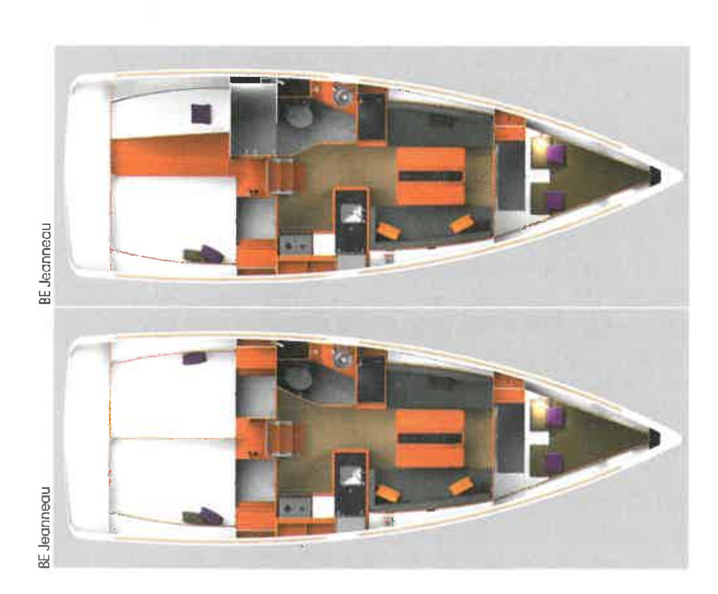
Que ce soit sur la table du carré ou dans la descente, les mains courantes n'ont pas été oubliées : il s'agit de se déplacer à la gîte dans ce bateau conçu pour naviguer vraiment. À droite, les deux versions d'aménagement en deux ou trois cabines.



GÉNOIS.
Le point de tire en 3D hérité de la course au large permet de s'affranchir du traditionnel rail d'écoute. Léger, pratique et plus précis!
FAISABILITÉ : 90 %. Il s'agit de démonter l'ancien rail et de prévoir des points d'ancrages.
Prix : 400 euros environ.

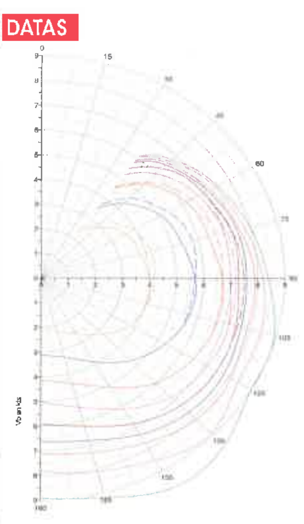

BE Jeanneau

Il est bien fichu ce plan de pont! L'accastillage est complet tout en restant simple d'utilisation. Le système de réglage 3D du point de tire du génois est astucieux, le cockpit est convivial et la position de barre, debout comme assis, reste confortable. On peut se faire surprendre tout de même lors des forts coups de gîte – les cale-pieds en bois sont petits. Les passavants mériteraient quelques centimètres de plus en largeur. En revanche, rien à dire concernant la plate-forme arrière basculante : un vrai solarium au bord de la Grande Bleue!

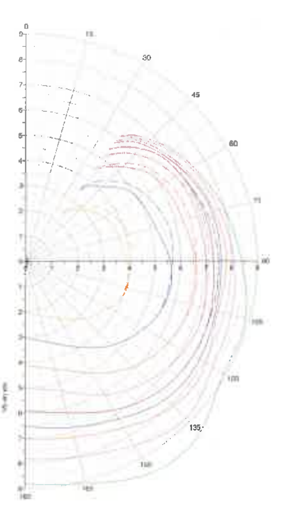

BE Jeanneau

BE Jeanneau

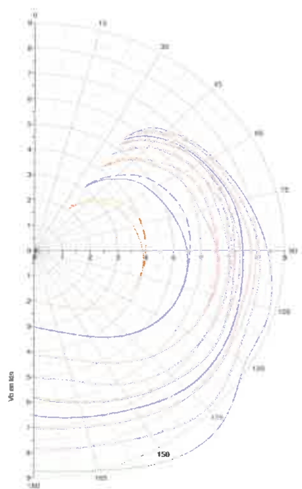
DATAS

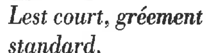


Lest long, gréement performance avec GV à corne.

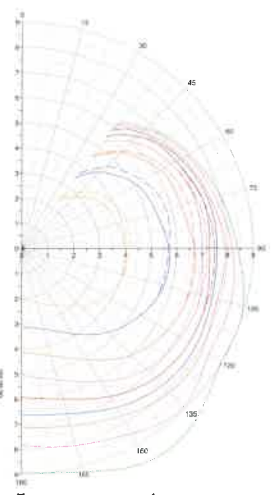


Lest long, gréement standard avec GV standard.





Lest court, gréement standard.



Lest court, gréement performance.

LE VRAI PLUS D'UNE GV À CORNE

Qu'apportent 3 m² supplémentaires dans les hauts? Selon le verdict des polaires, un léger mieux dans les petits airs et aussi au portant dans la brise. Pour autant, dans sa configuration standard, (quille longue), le Jeanneau affiche des performances très honorables pour un 10 m familial : 6 nœuds au près dès le médium et près de 9 nœuds au portant par 20 nœuds de vent. Malgré un tirant d'eau amputé de près de 50 cm, une surface mouillée plus importante et plus de fonte à promener, la quille courte tire son épingle du jeu sous Code 0 (en pointillés).

9 nœuds

C'est la vitesse enregistrée lors de cet essai particulièrement venté (25 nœuds) malgré des voiles Dacron à l'agonie et une hélice fixe mais avec la complicité du clapot il est vrai.

4

C'est le nombre de configurations de gréements. On récapitule : foc autovireur ou à recouvrement, grand-voile à corne ou standard... Le tout en Dacron ou tissu composite.



Klaus Andrews / Jeanneau



Emmanuel Van Deth



Klaus Andrews / Jeanneau

1/ Portes ouvertes sur la cabine avant qui joue les prolongations visuelles augmentant une agréable sensation d'espace dans le carré lumineux, notamment grâce à ses deux beaux hublots de coque.

2/ Ambiance cosy mariant chaleur du bois et modernité des tissus clairs dans la cabine avant. 1,90 m sous barrots, armoire et équipets… Rien à redire sinon la relative fermeté des matelas et les dessous de fargues qui ont tendance à mâcher mes épaules sensibles.

3/ Le raffinement des parements d'ardoise contrastant avec les boiseries n'empêche pas des emménagements pensés pour la sécurité et la vie en mer avec toutes les fargues souhaitables. On oublierait presque qu'on se trouve dans un 34 pieds si la kitchenette ne disposait d'un unique évier…

VERDICT

LES + DU SO 349

+ Intérieur très lumineux
+ Circulation aisée à l'intérieur
+ Grande soute et toilettes XXL de la version deux cabines

LES – DU SO 349

– Les dessous des fargues de la cabine avant sont agressifs
– Sellerie trop ferme

▷ tiennent de la glissade non-stop, Hervé Piveteau se fait un devoir et un plaisir de nous prouver qu'il est parfaitement atteint. L'objectif, bien sûr. Au fil de notre route vers Porquerolles, la mer se creuse et l'on finit par prendre quelques tours dans le génois pour soulager le gréement doté de deux étages de barres de flèches (très) poussantes puisque l'espar est démuni de pataras. L'avantage? Pouvoir s'offrir une grand-voile à corne en version Performance et/ou un bimini très couvrant à l'arrière. En revanche, ce type de gréement s'accommode mal, c'est là son défaut, du vent arrière: la grand-voile porte en effet très vite sur les barres de flèches. En option, Jeanneau prévoit d'ailleurs un pataras textile compatible avec l'option grand-voile classique.

NOTRE CAP TRÈS ABATTU NOUS MÈNE TOUT DROIT vers les Rochers des Mèdes et leurs fameuses aiguilles qui décousent à qui mieux mieux le clapot. Nous sommes tout à l'Est de Porquerolles. La petite calanque de la Treille, exposée à l'Ouest – le Mistral souffle du nord-ouest aujourd'hui – est impraticable. Nous jetons un œil avant de nous enfoncer dans le vaste mouillage de la Baie de l'Alycastre. Deux bateaux ont la bonne idée de frapper des amarres à terre entre les trois pointes qui bordent la baie à l'Est. Autrement dit, les places sont prises. C'est le moment de tester le Sun Odyssey 349 au près dans la brise. Nous prenons un ris, puis, rapidement, le second. Le génois est roulé de quelques tours supplémentaires. Ça gîte fort, ça mouille – plutôt peu – et le speedo indique 6 nœuds. Mais le cap reste inférieur à 50°. La carène, qui fait preuve d'excellentes dispositions, n'est pas en cause mais le Dacron des voiles de série s'accommode difficilement des 25 nœuds établis… La toile se déforme, fait des plis et le rendement n'est pas optimum, surtout quand la partie roulée du génois est sous le vent, perturbant l'extrados. Et, c'est banal sur les bateaux d'essai, le gréement n'est pas assez blindé… On se dit qu'une trinquette sur étai largable et une grand-voile en tissu composite auraient fait merveille.

QUELQUES BORDS NOUS RAPPROCHENT DU PORT DE L'ÎLE, puis de l'anse du Bon Renaud. Juste sous la pointe homonyme, débordée à l'Est par un plateau rocheux, le vent reste sensible mais la mer paraît calme. On mouille! Le soleil est maintenant bien plus bas, il n'y a plus d'embruns. Nous en profitons pour replier le bimini. La table cockpit, avec ses 95 cm de long par 101 (avec les deux abattants) est parfaite pour partager un apéritif ou un repas. La



Emmanuel Van Deth

TABLE À CARTES
Elle suit la tendance format « tablette » numérique avec des dimensions restreintes qui certes ne permettront pas de déployer une carte de taille super grande aigle.

cuisine en L comporte de nombreux rangements mais un seul évier. L'option du carré est bien sûr envisageable si le temps est plus frais avec ici aussi deux abattants pour 112 cm de long par 93 de large.

ON PROFITE ICI DE DEUX GRANDS HUBLOTS DE COQUE – il n'y en avait pas sur le Sun Odyssey 33i. À noter: il y a partout des fargues – cuisine, équipets, tables –, des mains courantes et de bonnes prises. La circulation à la gîte n'est pas problématique. La table à cartes suit la tendance « tablette » (49 x 65 cm). On peut s'y installer sur un tabouret qui se glisse dans le prolongement de la banquette. Au pied du capot coulissant, on relève 1,88 m de hauteur sous barrots. La descente – trois marches droites – bascule vers l'avant pour un accès aisé au moteur. Après notre virée à terre, enivrés des senteurs méditerranéennes de l'île, nous préparons nos cabines pour la nuit: nous disposons de la version trois cabines, soit six vrais couchages (sans compter le carré). C'est parfait pour la semaine de location au détriment du cabinet de toilettes, réduit, et d'un coffre/soute. Bon il est vrai qu'il n'est pas possible de faire tenir 40 pieds dans 34. La cabine avant dispose d'1,90 m de hauteur sous barrots, d'un panneau d'aération, d'une penderie, coffres et équipets. Les deux portes per- ▶

RETROUVEZ LA VIDEO sur Ipad





Ce plan Lombard, sans être très large au maître-bau grâce au bouchain évolutif, est plus puissant que celle du 33i. À noter que les trois versions d'appendices sont équipées d'un double safran.

LES OPTIONS DU SUN ODYSSEY 349

Version PTE : 1 188 €
Quille relevable avec vérin hydraulique : 8 640 €
Finition Première : 5 640 €
Finition Préférence : 7 680 €
Pack Performance : 2 148 €
Hélice repliable : 1 728 €
Pack électronique : 1 584 €
Accastillage et delphinière pour spi asymétrique : 1 314 €
Pataras textile réglable : 468 €
Capote : 1 740 €
Lazy bag : 798 €
Bimini avec lampes leds : 2 844 €
Prix de base : **92 880 €** (avec lest long et deux ou trois cabines)

	SO 349	OCÉANIS 34	DUFOUR 335 GL
LONGUEUR DE COQUE	9,97 m	9,99 m	9,98 m
LONGUEUR DE FLOTTAISON	9,4 m	9,35 m	9,05 m
LARGEUR	3,44 m	3,65 m	3,54 m
TE	1,49 ou 1,98 m	1,37 ou 1,87 m	1,55/1,9 m
POIDS	5 350 kg	5 700 kg	5 674 kg
LEST	1 580 kg	1 450 kg	1 550 kg
VOILURE AU PRÈS	55,3 ou 58,7 m²	62 m²	54,1 m²
GRAND-VOILE	30,7 ou 34,1 m²	30 m²	30,7 m²
GÉNOIS	24,6 m²	32 m²	25,7 m²
GENNAKER/SPI	38/95 m²	-/94 m²	nc
MOTEUR	IB 21 ch diesel	IB 29 ch diesel	IB 19 ch diesel
CARBURANT	130 litres	130 litres	160 litres
EAU DOUCE	206 litres	290 litres	220 litres
CABINES	2 ou 3	2 ou 3	2 ou 3
ARCHITECTE	Marc Lombard	Groupe Finot	Umberto Felci
CONSTRUCTEUR	Jeanneau	Bénéteau	Dufour Yachts
ANNÉE DE LANCEMENT	2013	2008	2011
PRIX STANDARD	92 880 €	99 483 €	104 647 €
ESSAI DANS « BATEAUX »	674	609	641

▸ mettent d'offrir 77 cm de largeur à l'entrée. Chaque cabine arrière offre un couchage de 1,35 x 2, des rangements (penderie, coffres et vaste équipet), deux panneaux ouvrants et un tout petit fixe. Notre nuit à Porquerolles sera chahutée. Chassera, chassera pas ? Verdict au réveil, pas bougé. Mais les matelas sont jugés, eux, un poil trop ferme et le dessous des fargues de la cabine avant ont tendance à meurtrir épaules et genoux !

POUR NOTRE RETOUR VERS HYÈRES, c'est à moi de me débrouiller seul et sans instructions. J'y tiens. Puisque Jeanneau promet une navigation « user friendly », cela doit se passer de mode d'emploi et d'assistance. Alors, la mise en œuvre du bateau et ses manœuvres sont-elles aussi simples qu'en théorie ? Le moteur est mis en route, le mouillage se relève... Aïe, la chaîne bourre sous le barbotin faute d'une pente suffisante.

Aucun problème du côté de l'accastillage ; les réglages tombent sous la main : drisses et bosses sur le rouf, écoutes à portée du barreur. Les passavants sont un peu étroits (37 cm, et 8 de perdus entre le livet de pont et l'épaisseur du cale-pied) pour une circulation 100 % fluide. Du coup la belle main courante est presque trop basse. Le point de tire du foc adopte la formule 3D des unités de course. L'anneau de friction est maintenu en l'air grâce à la tension de l'écoute de grand-voile (le réglage à l'allemande passe par cet anneau également). Ça marche, c'est simple et élégant. Reste que la plage de réglage est relativement étroite, surtout une fois le génois roulé en vue des premiers voiliers au mouillage devant le port.

Grand-voile affalée – il faut grimper sur le bimini ou sur la bôme pour ferler le lazy bag – et nous voilà devant le ponton carburant. Notre 349 moucheté de sel se manœuvre comme une mobylette malgré le vent de travers... Mistral gagnant ! ◘